Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5046**

17. Wahlperiode 16. 03. 2011

Antrag

der Abgeordneten Ulrich Lange, Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, Volkmar Vogel (Kleinsaara), Gero Storjohann, Peter Altmaier, Steffen Bilger, Peter Götz, Karl Holmeier, Thomas Jarzombek, Hans-Werner Kammer, Matthias Lietz, Daniela Ludwig, Stefan Müller (Erlangen), Patrick Schnieder, Reinhold Sendker, Peter Wichtel, Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Patrick Döring, Werner Simmling, Oliver Luksic, Torsten Staffeldt, Petra Müller (Aachen), Sebastian Körber, Birgit Homburger und der Fraktion der FDP

Sicherheit im Eisenbahnverkehr verbessern – Streckennetz mit Sicherungssystemen ausstatten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der tragische Eisenbahnunfall am 29. Januar 2011 auf der Strecke Magdeburg–Halberstadt im eingleisigen Streckenabschnitt bei Hordorf hat ins Bewusstsein gerückt: Die Sicherheit im Eisenbahnverkehr besitzt höchste Priorität und muss allen anderen Erwägungen vorgehen. Eine Verkehrssicherheit, die jede Gefahr ausschließt, ist zwar nicht erreichbar. Es müssen aber alle notwendigen Maßnahmen ergriffen werden, um die Risiken zu begrenzen.

Der genaue Hergang des Eisenbahnunglückes bei Hordorf ist noch nicht abschließend geklärt. Fest steht jedoch, dass der Unfall auf einem eingleisigen Streckenabschnitt (Oschersleben–Hordorf) geschehen ist, der nicht mit einem Zugbeeinflussungssystem ausgerüstet ist, durch das ein Zug bei unzulässigem Überfahren eines Halt zeigenden Signals selbsttätig zum Halten gebracht wird. Das Vorhandensein einer solchen Zugsicherungsanlage hätte es verhindert, dass der Güterzug das Halt zeigende Hauptsignal hätte überfahren können, ohne dabei eine Zwangsbremsung auszulösen. Bei eingleisigen Streckenabschnitten, die im Begegnungsverkehr benutzt werden und nicht durch eine Zugbeeinflussungsanlage gesichert sind, hängt somit die Vermeidung von Unfallereignissen mit den schwersten Folgen ausschließlich davon ab, dass die beteiligten Lokführer die Signale korrekt beachten.

Das grundlegende Regelungswerk zur Sicherheit im Eisenbahnverkehr ist die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). In § 15 Absatz 2 ist geregelt, dass Strecken, auf denen mehr als 100 km/h zugelassen sind, mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein müssen, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann. Diese Regelung wird den besonderen Sicherheitsanforderungen im speziellen Fall des Begegnungsverkehrs auf eingleisigen Streckenabschnitten mit Beteiligung von Personenverkehrszügen nicht gerecht. In diesen Fällen darf die Sicherheit für Leib und Leben der Passagiere im Personenverkehrszug nicht

allein davon abhängig sein, dass die Lokomotivführer die Signale beachten. Vielmehr muss hier die Ausrüstungsverpflichtung mit Zugbeeinflussungsanlagen gelten, um Unfälle oder Gefährdungen zu verhindern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den Entwurf für eine Änderung der Eisenbahn-Bau-Betriebsordnung (EBO) vorzulegen, in dem vorgeschrieben wird, dass eingleisige Strecken, bei denen im Personenverkehr Zugbegegnungen stattfinden, mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein müssen, damit ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann. Für die entsprechende Nachrüstung des bestehenden Streckennetzes muss eine entsprechende Frist verbindlich vorgeschrieben werden.

Berlin, den 16. März 2011

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Birgit Homburger und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333